

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΑ΄

Δευτέρα 22 Μαρτίου 2021

Αθήνα, σήμερα στις 22 Μαρτίου 2021, ημέρα Δευτέρα και ώρα 12.09΄
συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε
ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β΄ Αντιπροέδρου αυτής
κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ.

.....
Θα συζητηθεί η πέμπτη με αριθμό 567/12-3-2021 επίκαιρη ερώτηση του πρώτου κύκλου
του Βουλευτή Επικρατείας της Ελληνικής Λύσης κ. Βασιλείου Βιλιάρδου προς τον
Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Διαχείριση εσόδων διοδίων της Εγνατίας
Οδού, δρομολογούμενο ξεπούλημα, εμπλοκή των θεσμών και του ΤΑΙΠΕΔ».

Κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλό μεσημέρι, κύριε Υπουργέ και σας ευχαριστώ για την παρουσία σας.

Ο αυτοκινητόδρομος «ΕΓΝΑΤΙΑ» είναι στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα. Με μήκος 670 χιλιόμετρα διασχίζει Μακεδονία, Θράκη και Ήπειρο, αποτελώντας την ταχύτερη συνεχή διαδρομή των Βαλκανίων, συνδέοντας την Ασία και την Τουρκία στα Ανατολικά, με την Ιταλία και την Ευρώπη στη Δύση. Είναι δε βασικό τμήμα του ευρωπαϊκού διαδρόμου E90. Συνδέει δυσπρόσιτες περιοχές, τέσσερα μεγάλα ελληνικά λιμάνια, έξι αεροδρόμια, καθώς

επίσης σημαντικούς βιομηχανικούς, τουριστικούς, γεωργικούς και αστικούς χώρους, έντεκα ελληνικές πόλεις με το 36% του πληθυσμού και το 33% του ΑΕΠ της χώρας. Συνδέεται επίσης με τις γειτονικές χώρες Σκόπια, Αλβανία, Βουλγαρία, και Τουρκία παρέχοντάς τους σύνδεση με τα λιμάνια της Ελλάδας.

Η «ΕΓΝΑΤΙΑ» που ανήκει στο δημόσιο, κατασκευάστηκε μεταξύ των ετών 1994-2009 με συνολικό κόστος 6 δισεκατομμυρίων ευρώ, χωρίς το ΦΠΑ, ενώ καλύφθηκε από εθνικούς πόρους με τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με δάνεια από την Εθνική. Πρόσφατα τώρα αναφέρονται στην ένατη αξιολόγηση.

Μεταξύ άλλων που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, λέμε τα εξής: Το Υπουργείο Υποδομών δεσμεύτηκε να θέσει σε λειτουργία όλους τους σταθμούς διοδίων πριν από την έναρξη της συμφωνίας παραχώρησης. Εκτός από δημοσιεύματα για την πώληση της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ» και από απόπειρες διαγωνισμών υπάρχουν επιπλέον περίεργες νύξεις σε νόμους. Για παράδειγμα στο άρθρο 214 του ν.4782/2021 για τις δημόσιες συμβάσεις, αναφέρεται ότι η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων στον σταθμό των Μαλγάρων μεταβιβάζεται στην εταιρεία ΕΓΝΑΤΙΑ οδός Α.Ε., η οποία τα εισπράττει για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου και ως εντολοδόχος του ΤΑΙΠΕΔ.

Ανάλογη αναφορά υπάρχει στον διαγωνισμό για τη διαχείριση των διοδίων της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ», όπου προβλέπεται η ανεπιφύλακτη παραίτηση του αναδόχου σε περίπτωση πρόωρης λύσης της σύμβασης, για οποιονδήποτε λόγο από οποιοδήποτε δικαίωμα αποζημίωσης, έναντι της ΕΓΝΑΤΙΑΣ οδού, του δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ και του μελλοντικού παραχωρησιούχου.

Ακόμη πιο εξοργιστικές είναι αναφορές για παρακράτηση των διοδίων από τις τράπεζες, παρά το ότι η «ΕΓΝΑΤΙΑ» δεν έχει δάνεια με βάση τουλάχιστον τον ισολογισμό του 2018. Η Τράπεζα Πειραιώς δε εμφανίζεται σε δημοσιεύματα να έχει απαιτήσεις και να δεσμεύει έσοδα από διόδια για ένα δάνειο 250 εκατομμυρίων ευρώ. Υπάρχει επίσης ανακοίνωση του σωματίου των εργαζομένων της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ» που επίσης αντιδρούν στο ξεπούλημα και στην ανάμειξη του ΤΑΙΠΕΔ, ενώ αναφέρονται στην προοπτική κατάσχεσης των εσόδων διοδίων από τις τράπεζες. Εξ όσων γνωρίζουμε όμως από τους απολογισμούς και από τον προϋπολογισμό, η «ΕΓΝΑΤΙΑ» δεν υπάγεται στο ΤΑΙΠΕΔ, αλλά απευθείας στο δημόσιο.

Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής: Πρώτον, ποιος είναι ο λόγος εκποίησης της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ», όπως πιέζουν οι θεσμοί στην ένατη αξιολόγηση; Θεσμοί κατ' ευφημισμόν, τρόικα παραμένει. Γιατί προκηρύσσει διαγωνισμούς το ΤΑΙΠΕΔ, αφού δεν του ανήκει η «ΕΓΝΑΤΙΑ» και γιατί αναφέρεται στην ιστοσελίδα του; Ποιος το έχει εξουσιοδοτήσει και με ποια διάταξη;

Και δεύτερον, γιατί αναφέρεται το ΤΑΙΠΕΔ ως εντολοδόχος στην είσπραξη των διοδίων της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ»; Ισχύει ότι κατάσχονται τα έσοδα διοδίων από τις τράπεζες; Αν ισχύει, γιατί συμβαίνει αυτό;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσεάς Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γνωρίζετε πολύ καλά ότι το θέμα της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ» η Κυβέρνηση και το Υπουργείο το έχουμε προσεγγίσει με τη δέουσα σοβαρότητα. Στις 18 Ιανουαρίου απάντησα σε σχετική επίκαιρη ερώτηση για τα ζητήματα της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ», στην οποία είπαμε όλα αυτά που λέμε εδώ. Θα

τα ξαναπώ, όμως. Επίσης, στις 18 Φεβρουαρίου σε μια επιτροπή που νομίζω ότι ήσασταν και εσείς παρών, συζητήσαμε για τη συμφωνία-πλαίσιο της «ΕΓΝΑΤΙΑΣ» και εκεί δόθηκαν όλες οι απαντήσεις.

Δεν σας κρύβω ότι εάν δεν είχα διαβάσει ποιο κόμμα είχε κάνει την επίκαιρη ερώτηση, θα νόμιζα ότι την έκανε το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδος. Με το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδος έχουμε μια διαφορά ιδεολογική και έντιμη. Είναι κατά των παραχωρήσεων και των ιδιωτικοποιήσεων.

Το λένε καθαρά και ξάστερα εδώ και πάρα πολλά χρόνια και τους τιμά αυτή η στάση τους. Μπορεί να διαφωνούμε, αλλά τους τιμά.

Εδώ χρησιμοποιείτε βαριές κουβέντες. «Ξεπούλημα». Για ποιο ξεπούλημα μιλάτε; Και λέτε και πράγματα, τα οποία δεν είναι σωστά. Μιλάτε για λογιστική αξία 7 δισεκατομμυρίων ευρώ. Πολύ ωραία. Πουλάμε την Εγνατία; Την παραχωρούμε.

Οι παραχωρήσεις είναι ένα χρηματοδοτικό μοντέλο, το οποίο πρωτοέφερε στη χώρα αυτή η κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή το 2004-2009, γίνονται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το γεγονός ότι σήμερα έχουμε ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο με ασφάλεια έχει να κάνει με το γεγονός ότι έχουμε αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης. Αυτές τις έχουμε σε όλη την Ευρώπη, ειδικά στον Νότο, γιατί θα μου πείτε πάλι το παράδειγμα της Γερμανίας. Εμείς, όμως, δεν είμαστε Γερμανία ή Δανία. Εμείς πρέπει να συγκριθούμε με χώρες σαν την Πορτογαλία, σαν την Ιταλία όπου υπάρχουν διόδια.

Επίσης κάνατε και κάτι άλλο, είπατε ότι δεν ανήκει αυτή η διαδικασία στο ΤΑΙΠΕΔ. Διαβάστε το ν.4336/15, όπου ανατέθηκε στο ΤΑΙΠΕΔ να προκηρύξει και να διεξάγει το διαγωνισμό.

Εμείς, λοιπόν, όταν ήρθαμε στην Κυβέρνηση είχαμε έναν διαγωνισμό, ο οποίος είχε αναβληθεί οκτώ φορές. Εμείς θέλουμε να παραχωρήσουμε τον δρόμο. Κυκλοφορείτε σε αυτόν τον δρόμο των άνω των εξακοσίων χιλιομέτρων και θα δείτε ότι αυτός ο δρόμος έχει υποστεί μόνο ελαφριά συντήρηση και όχι βαριά συντήρηση. Συγκρίνετε, λοιπόν, τα κομμάτια της Εγνατίας με τα κομμάτια της Ολυμπίας Οδού.

Το ζήτημα, λοιπόν, είναι να πληρώνεις ένα λελογισμένο τίμημα και αυτό καταφέραμε. Ανατρέψαμε την ΚΥΑ Σπίρτζη-Τσακαλώτου που μιλούσε για 6 λεπτά το χιλιόμετρο και το πήγαμε στα 3, γιατί είπαμε το προφανές ότι είμαστε υπέρ των λελογισμένων διοδίων, δηλαδή ότι πρέπει να μπουν τα διόδια σταδιακά. Θα σας πω ότι από τους πρώτους σταθμούς διοδίων που έβαλα εγώ ήταν στην εκλογική μου περιφέρεια, στο Στρυμονικό. Όχι με 2,25 ευρώ, αλλά με 1 ευρώ, με τη μισή χρέωση, η οποία χρέωση αυτή θα φτάσει στα 6 λεπτά, όπως είναι και σε όλους τους άλλους δρόμους, όταν και εφόσον προχωρήσει η παραχώρηση, όταν και εφόσον υπάρχουν ΣΕΑ, όταν και εφόσον γίνουν τα πρώτα έργα συντήρησης.

Επομένως, καλό είναι να μην μιλάμε και να μην λέμε υπερβολές. Η παράταξη αυτή έχει δείξει ότι είναι υπέρ των συμβάσεων παραχώρησης. Εμείς τις φέραμε στην πράξη. Ακολούθησαν και οι άλλες κυβερνήσεις, ακόμα και αυτές που λέγανε ότι δεν πρόκειται να ιδιωτικοποιήσουν τίποτα. Τελικά αυτό είναι ένα μοντέλο το οποίο λειτουργεί με πολύ

μεγάλη επιτυχία και το κράτος έχει έναν εποπτικό ρόλο, αυτόν που πρέπει να έχει. Επομένως, αυτό είναι για να απαντήσω στην ερώτησή σας για τα 7 δισεκατομμύρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Υπουργέ, έχετε και δευτερολογία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η λογιστική αξία είναι 7 δισεκατομμύρια. Δεν πωλείται ο δρόμος, παραχωρείται για είκοσι πέντε, τριάντα χρόνια. Αυτά τα λένε πολύ σωστά οι εκ των αριστερών μας.

Εσείς, κύριε Βιλιάρδο, ακολουθείτε μια πολιτική επιχειρηματολογία που πραγματικά εμένα με αφήνει με πολλά ερωτηματικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αυτά που είπατε για το ΚΚΕ, για την επιχειρηματολογία, κλπ., ας τα αφήσω καλύτερα, γιατί κάπου πρέπει να αποφασίσετε τελικά πού ανήκουμε και πού θεωρείτε ότι ανήκουμε. Το έχουμε πει χιλιάδες φορές, το έχουμε εξηγήσει, έχουμε τοποθετηθεί, αλίμονο.

Αυτό που μου δεν μου απαντήσετε, όμως, είναι πού ανήκει η Εγνατία; Ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ ή στο δημόσιο; Είναι ξεκάθαρη ερώτηση, περιμένω να μου απαντήσετε πιο μετά.

Όσον αφορά τη λογιστική αξία θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου.

Επίσης, δεν μου απαντήσετε εάν ισχύει ότι κατάσχονται τα έσοδα των διοδίων από τις τράπεζες και αν ισχύει γιατί; Παρακαλώ να μου απαντάτε τουλάχιστον σε αυτά που ρωτάω και όχι σε αυτά που φαντάζεστε ότι πιστεύουμε ή κάνουμε, κλπ..

Τώρα, η λογιστική αξία της Εγνατίας, που είναι ιδιοκτήτης του αυτοκινητοδρόμου, αναγράφεται στον απολογισμό του δημοσίου, αυτόν τουλάχιστον μας δώσατε, στα 7 δισεκατομμύρια ευρώ, όσο περίπου το κατασκευαστικό κόστος της που καλύφθηκε σε μεγάλο βαθμό από το ελληνικό δημόσιο. Ελπίζω να συμφωνούμε μέχρι εδώ.

Με βάση την καθαρή λογιστική της θέση η αξία της εταιρείας στον ισολογισμό της 31^η Δεκεμβρίου του 2018 ήταν 6,3 δισεκατομμύρια, ενώ είναι κερδοφόρα με κέρδη 22 εκατομμύρια το 2018, όπου απασχολούσε εκατόν ενενήντα έξι άτομα.

Το αντικείμενο της εκποίησης θα είναι ο κύριος κορμός της Εγνατίας, καθώς επίσης τρεις κάθετοι άξονες συνολικού μήκους 883 χιλιόμετρα -658 ο κύριος κορμός και 225 οι κάθετοι- σημειώνοντας πως έχει επιπλέον πέντε κάθετους άξονες. Όταν αναφέρουμε εκποίηση, όταν αναφέρουμε ξεπούλημα, εννοούμε πάντοτε κάτω από την τιμή που θα έπρεπε να το δώσει για διαχείριση κανείς ή να το πουλήσει.

Στον Τύπο έχουν εμφανιστεί κατά καιρούς πολλά νούμερα όσον αφορά το όφελος από την εκποίηση -επιμένω- από 100 εκατομμύρια έως 800 εκατομμύρια. Φυσικά, δεν έχει νόημα το ύψος του τιμήματος εάν δεν αναφέρεται τι περιλαμβάνει, αφού εξαρτάται από τα χιλιόμετρα, από το κόστος χρέωσης και από τη διάρκεια, αφού τα 800 εκατομμύρια

αφορούν τον κύριο άξονα των 658 χιλιομέτρων, τους τρεις κάθετους των 225 χιλιομέτρων και διάρκεια σαράντα ετών.

Με βάση μια δική μας ανάλυση, με χρέωση 0,04 το χιλιόμετρο τα έσοδα θα μπορούσαν να είναι 150 έως 180 εκατομμύρια ετήσια από τα διόδια, αντί 80 εκατομμύρια το 2018, ενώ το κόστος συντήρησης 77 εκατομμύρια, με βάση τη σύμβαση της ΑΚΤΩΡ συν το κόστος διαχείρισης διοδίων ύψους 35 έως 40 εκατομμύρια, με κριτήριο τον πρόσφατο διαγωνισμό που περιλαμβάνει δεκαέξι έως είκοσι διόδια. Επομένως, τα έσοδα καλύπτουν άνετα τα έξοδα, ενώ παραμένει ένα σημαντικό ποσό για την κάλυψη των δαπανών διοίκησης και για κέρδος. Ως εκ τούτου, θα μπορούσε να μειωθεί το κόστος χρήσης της Εγνατίας για τους κατοίκους των νομών που διασχίζει εάν την κρατούσε το Δημόσιο.

Η Εγνατία τώρα δανείστηκε 470 εκατομμύρια από τα οποία 235 εκατομμύρια από την ΕΤΕΠ για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε επτά χιλιάδες σημεία, γεγονός που προβληματίζει όσον αφορά την αποπληρωμή τους, ειδικά εάν εκποιηθεί και δεν έχει πια έσοδα. Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι ποιος θα εξαγοράσει την διαχείριση της Εγνατίας και με ποια διαδικασία, πόσω μάλλον όταν σε μία παλαιότερη προσπάθεια είχαν προστεθεί εννέα επιχειρησιακά σχήματα, ενώ πρόσφατα μόνο η ΤΕΡΝΑ, αν και ευτυχώς ο διαγωνισμός ακυρώθηκε.

Σημειώνουμε εδώ για να σας προλάβουμε και να μην το ξαναπείτε ότι εμείς έχουμε εμμονή με το εθνικό και μόνο συμφέρον, ενώ είμαστε υπέρ της ελεύθερης οικονομίας που δεν αφορά τις κοινωφελείς και στρατηγικής σημασίας επιχειρήσεις ούτε τα ξεπουλήματα. Προφανώς, είμαστε εναντίον των ιδιωτικών μονοπωλίων όπως και των κρατικών και της παρασιτικής, κρατικοδίαιτης, εγχώριας επιχειρηματικότητας. Ξεκάθαρα.

Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής: Πρώτον, ποιος είναι ο στόχος του τμήματος παραχώρησης της διαχείρισης της Εγνατίας; Γιατί προωθείται η διαχείριση και όχι η παραχώρηση του παγίου έτσι ώστε να καλυφθεί η λογιστική αξία; Δεν σημαίνει, βέβαια, πως το επικροτούμε, αλλά προσπαθούμε να καταλάβουμε τη λογική του ξεπουλήματος.

Και δεύτερον, θα καλυφθεί η λογιστική αξία και το κόστος κατασκευής που επιβάρυνε τους Έλληνες πολίτες εάν πουληθεί ή εάν δοθεί για διαχείριση; Πώς εξασφαλίζεται ότι αν δρομολογηθεί το ξεπούλημα θα γίνει μέσω ανταγωνιστικού διαγωνισμού, όχι, δηλαδή, με προσηματική ανάθεση σε διαπλεκόμενα συμφέροντα, είτε του εσωτερικού είτε του εξωτερικού;

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΔΕΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, πολύ ανήκει η Εγνατία; Η Εγνατία ανήκει στον ελληνικό λαό κι εκεί θα παραμείνει. Ξέρετε γιατί; Διότι η Εγνατία δεν πωλείται. Παραχωρείται για είκοσι πέντε με

τριάντα χρόνια. Τον δρόμο δεν θα τον πάρει ο ιδιώτης και θα φύγει. Μην λέμε πράγματα τα οποία δεν στέκουν σε καμία λογική ανάλυση.

Μιλάμε για μία παραχώρηση η οποία γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εδώ ήρθε και με καθυστέρηση το 2007 επί υπουργίας Γιώργου Σουφλιά, την οποία τότε αρκετά κόμματα της αντιπολίτευσης, κυρίως από τα αριστερά, είχαν στηλιτεύσει, είχαν καταδικάσει, αλλά τελικά ακολουθήθηκε αυτό το μοντέλο από όλες σχεδόν τις κυβερνήσεις που ήρθαν μετά. Επομένως, πρέπει να μπει τελεία εδώ. Το σύστημα των συμβάσεων παραχώρησης είναι ένα σύστημα που έχει αναβαθμίσει την οδική ασφάλεια κυρίως.

Και θα σας μιλήσω εδώ για το πολύ φιλόδοξο πρόγραμμα που έχουμε, το πρόγραμμα ΠΕΒΟΑ, μαζί με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, παρέμβαση 450 εκατομμυρίων, σε επτάμισι χιλιάδες σημεία του δευτερογενούς οδικού δικτύου για να αποφεύγονται σε όλη την Ελλάδα τα ατυχήματα. Και αυτό το κάνει η Εγνατία.

Επίσης, η Εγνατία ΑΕ θα έχει έναν ρόλο πολύ σημαντικό μέσω της θυγατρικής στην απολιγνιτοποίηση της Δυτικής Μακεδονίας. Οπότε εμείς την Εγνατία την ενισχύουμε.

Δεύτερον, πού πάνε τα διόδια; Στην Εγνατία πάνε τα διόδια. Τα διόδια που εισπράττει σήμερα η Εγνατία πηγαίνουν στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΕ αυτή τη στιγμή έχει ένα ταμείο πολύ μεγάλο, το οποίο ξεπερνάει τα 200.000.000 ευρώ. Επίσης, έχει ξεπεράσει και κάποιες δικαστικές εμπλοκές που είχε η Ανώνυμη Εταιρεία ΕΓΝΑΤΙΑ με τις τράπεζες. Σε περίπτωση παραχώρησης αυτά τα χρήματα θα έρθουν στο Ελληνικό Δημόσιο, γιατί δεν είναι πώληση, είναι παραχώρηση, δύο διαφορετικές έννοιες, τις οποίες, νομίζω, ότι ειδικά εσείς, κύριε Βιλιάρδο, τις γνωρίζετε άριστα. Και είναι πολύ κρίμα να έρχεστε εδώ και να χρησιμοποιείτε μία πολιτική ρητορεία που θυμίζει εποχές αντιμνημονιακής παλαβομάρας.

Άλλο πράγμα, λοιπόν, είναι η παραχώρηση -δίνω κάτι για είκοσι πέντε, για τριάντα χρόνια, αυτό, άλλωστε, είναι και το ΣΔΙΤ- και άλλο το «έρχομαι και πουλάω τα ασημικά, έρχομαι και πουλάω κάτι και το δίνω αντί πινακίου φακής». Αυτό δεν το κάνουμε, ούτε πρόκειται να το κάνουμε.

Μάλιστα, όσον αφορά στην ΚΥΑ Σπίρτζη-Τσακαλώτου, προέβλεπε σχεδόν έξι λεπτά το χιλιόμετρο και εμείς το μειώσαμε αυτό στο μισό, διότι διαπραγματευτήκαμε ξανά με τους θεσμούς και είπαμε, ναι, κύριοι, πρέπει να βάλουμε διόδια, διότι ο χρήστης πρέπει να πληρώνει για τη συντήρηση και λειτουργία του δρόμου. Πρέπει, όμως, να βάλουμε λελογισμένα διόδια και σταδιακά να φτάσουν στο επίπεδο που υπάρχει σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους.

Όπως σας είπα, όμως, αυτά εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του ΤΑΙΠΕΔ, άρα του Υπουργείου Οικονομικών. Δεν θέλω να αποφύγω τις απαντήσεις. Υπάρχει σαφέστατο πλαίσιο για το τι κάνει το ΤΑΙΠΕΔ. Το ΤΑΙΠΕΔ είναι ένα όχημα, το οποίο έχει αναλάβει να κάνει τις ιδιωτικοποιήσεις εδώ και πολλά χρόνια. Το αν τις κάνει με επιτυχία ή όχι, είναι μία άλλη κουβέντα. Εγώ δεν είμαι αρμόδιος να σας απαντήσω. Αυτό, όμως, που είδαμε, είναι ότι το ΤΑΙΠΕΔ δεν καθυστέρησε τη διαδικασία. Την έκανε το Δεκέμβριο, πήγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας κάποιοι από τους διαγωνιζόμενους και έχουμε μια μικρή καθυστέρηση τριών μηνών.

Ο διαγωνισμός, λοιπόν, προχωράει. Αυτά που πρέπει να κάνει το Ελληνικό Δημόσιο, τα κάνει. Δεν κοροϊδεύει. Δεν λέμε στους θεσμούς αυτό που έλεγε η προηγούμενη κυβέρνηση:

«Έλα μωρέ, να υπογράψουμε εδώ και να πετάξουμε το μπαλάκι πιο μπροστά, να μη βάλουμε ποτέ διόδια, αλλά να τα έχουμε υπογράψει».

Εμείς, κύριε Βιλιάρδο, όταν βάζουμε την υπογραφή μας, κάνουμε πράξη αυτά που λέμε. Πιστεύουμε σε αυτό το μοντέλο της παραχώρησης, πιστεύουμε ότι είναι το σωστό και πιστεύουμε ότι αυτός ο δρόμος θα αναβαθμιστεί. Αυτός ο δρόμος θα παραμείνει στη χρήση των Ελλήνων πολιτών και χρηστών και σε ελληνικά χέρια, στο κράτος. Απλά θα παραχωρηθεί για ένα διάστημα, όπως έχει γίνει με το «Ελευθέριος Βενιζέλος», όπως έχει γίνει με τα δεκατέσσερα αεροδρόμια της Fraport, όπως, δηλαδή, έχει γίνει με όλα αυτά τα οποία δεν είναι πωλήσεις, αλλά παραχωρήσεις. Όταν τελειώσει η παραχώρηση, αυτό επιστρέφει πίσω στο Δημόσιο με το κλειδί στο χέρι, κύριε Βιλιάρδο. Και όταν ο ιδιώτης τα συντηρεί καλά, το περιουσιακό στοιχείο αυτό αυξάνει την αξία του. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επομένως, καλό είναι αυτά να τα ξεκαθαρίζουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.